Certu

Transflash

TRANS FLASH Bulletin d'information des déplacements urbains départementaux et régionaux

N°373 Juin 2012

3 Quoi de neuf ? 6 À l'écoute de 10 Biblio 11 Agenda

Articuler urbanisme et déplacements : l'importance du « *génie du lieu* »[1]

Interview de M. Philippe Menerault, directeur de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille (IAUL)

La Rédaction : La loi SRU puis les lois Grenelle 1 et 2 visent à favoriser une meilleure articulation des questions de transports et d'urbanisme. Quel regard portez-vous sur la qualité des interfaces entre les dimensions urbanisme, déplacement et environnement des projets urbains ?

P.M. : En termes d'outils, les lois que vous citez ont, en effet, contribué au processus de décloisonnement d'approches auparavant plus segmentées. Mais surtout, si l'on voulait ne retenir qu'un dispositif emblématique, force est de constater que les tramways ont joué un rôle fédérateur. Dans les grandes agglomérations mais aussi en villes moyennes, la réalisation du tramway s'accompagne toujours d'une redistribution de l'espace public favorable à l'usage du vélo et à la marche et d'un traitement qualitatif des espaces. Il crée aussi un contexte favorable pour se pencher de façon plus fine sur l'articulation urbanisme/déplacements avec des démarches comme les chartes et contrats d'axes à Grenoble. Le renforcement de l'interface urbanisme / déplacement correspond aussi, dans un autre registre, à la définition d'outils comme les disques de valorisation des axes de transports (DIVAT) développés à Lille; ils constituent des éléments de repérages des potentialités de développement urbain associés à des critères d'accessibilité, en vue d'une réflexion stratégique sur l'aménagement.

L.R. Faut-il en conclure que l'approche urbanisme / déplacements est désormais intégrée et acquise ?

P.M. : Non bien sûr. Des cloisonnements liés aux découpages institutionnels, budgétaires et aux jeux d'acteurs subsistent et viennent desservir l'ambition de cohérence. Par exemple, depuis la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs de 1982, on observe que l'échelle pertinente pour traiter des déplacements s'est peu à peu élargie. Or, si l'intercommunalité s'est renforcée à l'échelle des communautés urbaines ou d'agglomération avec la Loi Chevènement, l'échelle métropolitaine demeure faiblement institutionnalisée, tandis que la Région peine à jouer un rôle de coordination à ce niveau territorial. Simultanément, les logiques communales sont encore très présentes dans le traitement de l'urbanisme ou la gestion des circulations et du stationnement.

L.R. Quel est le rôle de la puissance publique et du politique ? Suffit-il de réunir les spécialistes de chaque discipline autour d'une table et de s'inspirer des « bons exemples » français ou étrangers ?

P.M. : Sur le rôle de la puissance publique, la mise en cohérence urbanisme / déplacements suppose d'abord de créer le cadre où le croisement des approches transports et urbanisme sera possible et ce, pour les différentes échelles territoriales. En effet, les diagnostics, analyses et conclusions peuvent différer selon qu'on se place à un niveau très opérationnel (exemple d'une ZAC), à une échelle communale ou à un niveau métropolitain pour soutenir un projet urbain.

En page 3 : le nombre du mois...

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Ensuite, l'implication et la capacité de portage politique des élus sont essentielles pour transcender justement les clivages pouvant apparaître et fédérer autour d'une approche intégrée. Ces atouts doivent aussi pouvoir s'appuyer sur une expertise locale et plurielle de plus en plus sollicitée.
Par ailleurs, il faut être prudent avec les démarches de benchmarking car on ne peut pas transposer tels quels « de bons exemples » français ou étrangers, si intéressants soient-ils : les dynamiques socio-spatiales, économiques, l'identité des lieux, la compréhension de l'histoire des réseaux sont incontournables à la territorialisation des projets et à la satisfaction des besoins des habitants. Le « faire-avec ou le génie du lieu », pour reprendre le titre d'un article de Michel Marié [1], restent incontournables.

L.R. On évoque souvent un « dialogue de sourds » entre urbanistes et spécialistes des transports du fait notamment de savoirs et savoir-faire différents liés aux formations initiales. En tant qu'enseignant, pensez-vous que le métissage culturel entre ces deux sphères professionnelles est en train de s'opérer et, si oui, par quels moyens ?

P.M. : À l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille (IAUL), tous les étudiants de la spécialité « ville et projets » ont un socle commun d'enseignements, mais ils approfondissent soit la thématique transport, soit les questions foncières, soit la dimension projet urbain. Sur chacune de ces orientations nous avons monté des partenariats avec des professionnels : opérateurs transports (convention avec Transpole), Établissement public foncier du Nord-Pas-de-Calais ou Agences d'urbanisme (de Lille, de Dunkerque, de la Sambre ...). Pour favoriser ce métissage culturel dont vous parlez, les étudiants travaillent en groupes pluridisciplinaires au sein d'« ateliers de projets », qui correspondent à des sujets exploratoires, commandités par des acteurs locaux (par exemple « Les transports personnalisés dans les documents de planification » avec le CETE Nord-Picardie ; « Nouveaux usages collectifs de l'automobile : l'autopartage dans les zones peu denses » avec Transpole ou encore « Comment pacifier les transitions entre les grandes infrastructures et la ville ? » avec Lille Métropole Communauté Urbaine. Sur ces thématiques, les étudiants apprennent à réaliser un diagnostic, à construire et à défendre une argumentation, à proposer un projet, en tenant compte des différentes échelles territoriales concernées.

L.R. Les gares et pôles d'échanges sont par essence structurants pour les déplacements et l'organisation urbaine. Vous avez dirigé plusieurs ouvrages [2] à ce propos et vous vous intéressez de près à cette thématique. Quels sont les termes de la problématique ?

P.M. : De nombreux travaux sur les liens entre gares et villes ont été menés depuis la fin des années 1980. Actuellement, un programme de recherche partenarial associant l'État (PUCA), de grandes agglomérations françaises et des chercheurs, intitulé POPSU 2 (Plate-forme d'observation des projets et stratégies urbaines [3]) poursuit ces travaux. Quatre collectivités : Bordeaux, Lille, Lyon et Rennes ont choisi la thématique des « gares, pôles d'échanges et leurs quartiers » parmi les cinq thèmes proposés.
Plusieurs réflexions sont engagées dans ce cadre. Par exemple, en quoi les nouveaux enjeux et les nouveaux programmes urbains autour des gares TGV (Euratlantique, Eurorennes) diffèrent-ils d'opérations plus anciennes et déjà éprouvées (Euralille, Part-Dieu) ? Comment interpréter l'évolution du réseau TGV (en termes de morphologie, de topologie ou de service) – notamment dans sa dimension européenne – face aux ambitions métropolitaines des villes ? Quelles sont les conditions de mobilisation du foncier associées aux terrains ferroviaires dans le cadre de projets intra-métropolitains ? Ou encore, quels jeux d'acteurs et systèmes d'actions se construisent et s'animent avec les ambitions de renforcement du rôle du rail dans la ville ?

L.R. Les parcs relais sont aussi à l'interface des logiques urbaines et de déplacements et constituent un sujet particulier.

P.M. : En effet, comme nous avons pu le constater lors de l'élaboration de l'ouvrage sur les pôles d'échanges avec le Certu, il s'avère que parfois les différentes institutions en présence n'ont pas une vision partagée du parc relais. Je pense à un cas où la commune y était favorable à hauteur de 200 ou 300 places dans une optique d'organisation de son territoire, tandis que l'agglomération y voyait un parc relais de dimension métropolitaine 10 fois plus important. Ensuite, des arbitrages stratégiques sont aussi à opérer sur la localisation du parc pour qu'il s'agisse véritablement d'un parc relais et non d'un parking de centre-ville. Des réflexions fines sont aussi à mener sur le type d'ouvrage (silo, de surface, souterrain), ainsi que sur la place et la qualité de la relation entre chaque mode (voitures, vélos...) au-delà du parc relais proprement dit.

L.R. Pour conclure sur l'interface urbanisme / déplacements, que diriez-vous ?

P.M. : Aujourd'hui, les instruments existent, les lieux d'observation aussi ; les agences d'urbanisme, les CETE ont, à cet égard, un rôle important. Mais on voit de plus en plus toute l'importance de la dimension territoriale dans ce type de réflexion et le rôle déterminant des élus pour une approche transversale qui est nécessaire. Comme le montre bien Marc Wiel, on a largement amélioré les conditions de la mobilité en facilitant la vitesse, mais jusqu'où peut-on ou veut-on aller aujourd'hui pour jouer de ce levier en contraignant cette fois la vitesse de certains déplacements, si l'objectif visé est de faciliter une autre organisation urbaine, spatialement moins dispendieuse ?

■ *Contact : philippe.menerault@univ-lille1.fr*

[1] M. Marié, « Le faire-avec ou le génie du lieu » *Annales de la recherche urbaine*, n° 10 / 11, 1981.
[2] Menerault (Ph), Barré (A) (dir.), *Gares et quartiers de gares : signes et marges. Lille, Rennes et expériences internationales (Italie, Japon, Pays-Bas)*. Arcueil, INRETS Actes n° 77, 2001 et Menerault (Ph) (Dir.), *Les pôles d'échanges en France : état des connaissances, enjeux, expériences et outils d'analyses*. Lyon, Éd. CERTU, juin 2006.
[3] http://www.popsu.archi.fr/

Le nombre du mois...

Les émissions individuelles de CO_2 liées à la mobilité locale ont augmenté de 11 % entre 1994 et 2008

Ce constat est issu de l'exploitation des deux dernières enquêtes nationales transports et concerne la mobilité locale (dans un rayon de 80 km autour du domicile). Au-delà de ce résultat, il est intéressant de détailler les différents paramètres intervenant dans ce calcul :

Mobilité locale		1994	2008	Évolution 1994-2008
Nombre de déplacements (/pers/an)	*(1)*	1 024	1 012	*– 1 %*
Distance moyenne par déplacement (km)	*(2)*	8,1	8,78	*8 %*
Émissions unitaires CO_2 (g/pass.km)	*(3)*	149	154	*3 %*
Émissions CO_2 (kg/an/pers)	*(4)*	1 233	1 366	***11 %***
Population totale (millions)	*(5)*	53	56	*6 %*
Émissions totales (millions de tonnes)	*(6)*	65	77	*17 %*

Source : Certu, d'après ENT 1994 et 2008.

Les émissions individuelles de CO_2 (en kg/an/personne) liées à la mobilité locale sont le résultat :
(1) **du nombre de déplacements effectués individuellement :** chaque personne réalise, pour sa mobilité locale, autant de déplacements en 2008 qu'en 1994. Cette stabilisation de la mobilité individuelle est également constatée par les Enquêtes Ménages Déplacements « standard Certu ». Pas d'impact donc sur les émissions individuelles de CO_2 ;
(2) **de la distance moyenne de chaque déplacement :** l'augmentation de la distance moyenne des déplacements est le principal « responsable » du résultat constaté. Elle est particulièrement marquée en milieu rural et en périurbain. En milieu urbain, elle concerne essentiellement les déplacements vers le travail ;
(3) **des émissions unitaires,** exprimées en **gr.CO_2 / passager.km :** si les véhicules émettent de moins en moins de CO_2 par kilomètre parcouru, la diminution du taux d'occupation des véhicules fait que les émissions unitaires par passager-km augmentent, et contribuent finalement à l'augmentation des émissions individuelles.

Par ailleurs, si l'on tient compte de l'augmentation de la population française *(5)*, les émissions totales de CO_2 liées à la mobilité locale augmentent de 17 % entre 1994 et 2008 *(6)*.

Pour terminer, notons que le constat s'appuie sur deux « photographies » éloignées de 14 ans et ne préfigure pas du caractère « linéaire » ou « en cloche » de l'évolution.

■ *Pour en savoir plus : méthode de calcul et résultats détaillés disponibles sur www.certu.fr, rubrique Mobilité et déplacements / Déplacements et planification / Modélisation.*

■ *Contact :* ***Certu*** *- Régis de Solere -* ***regis.de-solere@developpement-durable.gouv.fr***

NANTES expérimente un dispositif macaron pour faciliter le covoiturage social

Nantes Métropole expérimente un système visant à faciliter le covoiturage entre voisins dans des quartiers prioritaires dans une logique d'entraide. Durant l'été 2011, une enquête préalable a été menée sur trois quartiers prioritaires de l'agglomération (400, 2 500 et 4 700 habitants), par la Direction de l'Emploi et de l'Innovation Sociale et la Direction Générale des Déplacements. Elle a permis de mieux identifier les freins à la mobilité en général. Les résultats ont montré, que les pratiques d'entraide entre voisins étaient fréquentes; c'est donc sur ce créneau que Nantes Métropole a souhaité intervenir.

Ainsi depuis avril, sur le principe de l'autocollant « Stop Pub », il est proposé aux habitants des quartiers d'apposer un macaron sur leurs boîtes aux lettres pour préciser leur rôle : conducteur, passager ou les deux. Les covoitureurs potentiels devenus facilement identifiables, le choix est ensuite laissé à chacun de prendre contact ou non avec son voisin.

En outre, afin d'expliquer le dispositif, des affichettes « mode d'emploi » accompagnées des macarons ont été distribuées dans les boîtes aux lettres et des affiches ont été placées dans les halls d'immeubles.

Un premier point d'étape sera réalisé courant juin, ce qui permettra d'ajuster le dispositif en fonction des quartiers, des besoins exprimés par les habitants et des moyens dont disposent les acteurs. L'expérimentation s'achèvera fin 2012.

■ *Contact :* ***Nantes Métropole*** *- Nicolas Albert -* ***nicolas.albert@nantesmetropole.fr***

Les PDE exemplaires de l'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE récompensés

Tisséo, l'autorité organisatrice des transports de l'agglomération de Toulouse, proposera désormais chaque année un processus de labellisation des PDE sur son territoire. Les entreprises ou administrations récompensées seront labellisées pour une durée de 2 ans. Outre la valorisation des établissements en termes d'image, ceux-ci pourront également bénéficier d'abonnements gratuits au service de covoiturage Tisséo, de journées d'ateliers vélos offertes, etc.

L'animation de ce dispositif a été confiée à un comité partenarial mis en place au début de l'année, qui réunit, outre les services de Tisséo, les principales collectivités locales concernées (communauté urbaine du Grand Toulouse, communauté d'agglomération du Muretain et communauté d'agglomération du Sicoval), la Chambre de commerce et d'industrie de Toulouse, la Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail, l'Agence régionale du développement durable de Midi-Pyrénées, l'ADEME et le CETE Sud-Ouest.

Pour primer les PDE exemplaires, une grille d'analyse a tout d'abord été élaborée à partir de plusieurs critères relatifs à l'organisation du projet, à la mise en œuvre d'actions, ainsi qu'aux modalités d'évaluation et de pérennité de la démarche. Chacun de ces critères est pondéré d'un coefficient.

Cette grille a ensuite été testée auprès de six établissements. Des entretiens avec les chefs de projet ont également été menés pour bénéficier de leurs observations sur l'ensemble de la démarche.

C'est à partir du mois de juin que tout établissement de l'agglomération en cours de démarche PDE pourra déposer sa candidature. La clôture et l'analyse des candidatures s'effectueront en juillet et août, et la délibération du jury est attendue pour le mois de septembre. Une cérémonie de remise des trophées sera organisée dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité.

Ce processus de récompense s'inscrit logiquement dans la politique de développement des plans de mobilité conduite par Tisséo. L'AOTU propose déjà depuis plusieurs années aux établissements de son périmètre d'action un ensemble de supports et une mise à disposition de deux conseillers en mobilité pour aider à la mise en place de solutions alternatives à la voiture individuelle. À ce titre, Tisséo avait reçu le prix européen 2010 des meilleurs PDE dans la catégorie « autorité publique » dans le cadre de la conférence européenne sur le management de la mobilité (ECOMM).

■ *Contact :* ***Tisséo - SMTC*** *- Valérie Vincent -* ***valerie.vincent@tisseo.fr***

Écovoiturage : une nouvelle expérimentation de covoiturage dynamique dans le Département de l'ISÈRE

Depuis avril 2012, le Conseil général de l'Isère s'est lancé dans un nouveau déploiement du projet de covoiturage dynamique, destiné à promouvoir ce système dans le Nord-Isère et le Grésivaudan, sur des trajets empruntant les axes routiers fortement fréquentés de Bourgoin-Jallieu à Lyon et de Crolles vers Grenoble.

Cette forme de covoiturage permet la mise en relation en temps réel d'un conducteur et d'un passager effectuant le même trajet. Après s'être inscrits sur le site internet dédié **www.ecovoiturage.itinisere.fr**, les candidats au covoiturage peuvent se servir du site et de leur téléphone mobile pour faire connaître leurs trajets, faire leurs demandes et se mettre en relation avec des covoitureurs potentiels selon les caractéristiques des parcours proposés ou recherchés. Ce système offre la possibilité de préparer son covoiturage à l'avance mais aussi de l'organiser à la dernière minute, grâce à une application smartphone permettant de géolocaliser conducteurs et passagers en temps réel et d'optimiser ainsi les chances de trouver des trajets compatibles.

Si les outils proposés apparaissent séduisants, reste à voir si les usagers l'adopteront, après une première expérimentation dans le Vercors en 2010 qui a mis en évidence un certain nombre de difficultés. Une nouvelle tentative, qui vise à lever tous les écueils rencontrés lors de la première phase est donc lancée, et à suivre.

■ *Contact :* ***Conseil Général de l'Isère*** *- Yvan Martinod 04 76 00 31 49 -* ***y.martinod@cg38.fr***

Étudiants de l'UNIVERSITÉ LILLE 1 : usagers et acteurs du Plan de Déplacements du Campus

Dans le cadre de sa démarche globale de Développement Durable, l'Université Lille I a initié en 2012 un plan de déplacements du campus (PDC) : instaurer le tout piétonnier dans la boucle intérieure du campus, améliorer l'accessibilité et la praticabilité du campus à vélo et à pied, promouvoir le covoiturage... sont les principaux objectifs du PDC inscrit à l'Agenda 21 de l'Université. Son renouvellement est prévu tous les 3 ans.
D'ores et déjà, de nombreux projets d'aménagement du campus (présentés dans le Schéma Directeur Immobilier et d'Aménagement) sont en cours d'étude ou de réalisation : centre piétonnier, zone de rencontre, cheminements intérieurs et liaisons vers l'extérieur du campus. La réflexion du Plan de Déplacements du Campus va permettre de s'approprier ces évolutions en accompagnant les usages et les mentalités.
Ainsi étudiants et enseignants sont déjà fortement impliqués dans la démarche. D'une part, une enquête déplacement a déjà été réalisée par des étudiants du Master 1-Ingénierie de l'enquête en Sciences Sociales. D'autre part, un travail complémentaire est effectué par des étudiants en Master Géographie afin d'approfondir le PDC : état de l'art de démarches similaires, repérage des partenaires à impliquer dans la concertation, analyse du campus et de l'enquête déplacement, proposition d'actions à mettre en œuvre ... une manière de faire collaborer les disciplines autour d'un projet commun.

■ *Contact :* ***Université Lille 1*** *- Louis Bizalion -* ***louis.bizalion@univ-lille1.fr***
Nina Hautekeete - ***nina.hautekeete@univ-lille1.fr***

La Métropole de NICE CÔTE D'AZUR fête le premier anniversaire de ses « Autos Bleues »

Le 9 avril 2011, la Communauté Urbaine de Nice Côte d'Azur (NCA, devenue Métropole en 2012) fut la première collectivité territoriale française à lancer un service d'autopartage exclusivement constitué de voitures électriques. Baptisé « Auto bleue », ce nouveau service vise à équiper l'agglomération de 210 véhicules répartis sur 70 stations. Chacune d'elles dispose de 5 emplacements permettant d'accéder à un point de recharge électrique.
Ce dispositif s'inscrit dans une stratégie globale en faveur du développement durable passant par la réduction du nombre de voitures individuelles et de leurs émissions polluantes, et vient compléter d'autres réalisations comme le tramway et les vélos en location. Le service fonctionne 24 h / 24 et 7 j / 7 et est géré par le groupement VENAP, composé de Veolia Transport et d'EDF, en délégation de service public.

Le coût de l'aménagement des 70 stations a été estimé à 2 800 000 € dont la moitié prise en charge par NCA et l'autre moitié par l'État dans le cadre d'une subvention sur 12 projets similaires retenus. Le coût de fonctionnement annuel a été chiffré pour NCA à 1,4 millions d'euros.
Pour utiliser ce service, l'usager doit :
– payer un droit d'inscription de 25 € puis l'heure d'utilisation est facturée entre 4 et 8 €. Il existe aussi un forfait 10 h pour 50 € / mois pour un usage plus important. En cas d'accident responsable, la franchise maximale s'élève à 300 € ;
– faire une réservation soit via internet, par téléphone ou en agence.

La voiture utilisée doit obligatoirement être rapportée à la station de départ.
Après un an d'usage, un premier bilan montre que 380 000 km ont été parcourus, 2 500 personnes ont adhéré au service, avec une durée moyenne de location de 2 h 45 pour une distance moyenne parcourue de 29 km. Le service disposait en mai 2012 de 123 véhicules répartis en 41 stations.
Le service reçoit en moyenne 65 réservations quotidiennes. Près de 40 % des clients sont âgés de 31 à 45 ans et 73 % d'entre eux utilisent le service plus d'une fois par mois.

■ *Pour en savoir plus :* ***www.auto-bleue.org***
www.avem.fr/actualite-autopartage-electrique-auto-bleue-souffle-sa-premiere-bougie-3090.html

■ *Contact :* ***VENAP - Auto Bleue*** *- Thierry Chiocca 04 93 19 38 70 -* ***contact@auto-bleue.org***

Retour sur le Forum International des Transports
4 au 6 mai 2012 à Leipzig

Le Forum International des Transports 2012 a réuni à Leipzig près de 800 participants issus de 53 pays sur le thème **« Des transports sans rupture : développer les connexions ». Retour sur quelques idées fortes de cet événement** auquel le Certu participait aux cotés du ministère, de l'IFSTTAR, du PREDIT et du SETRA.

Le monde des transports a, face à lui un défi énorme, puisque la demande de transport devrait doubler pour les personnes et tripler pour les marchandises d'ici à 2050. Certains orateurs ont souligné que répondre à ce défi est crucial au plan économique (fluidité des transports comme un impératif pour la compétitivité des échanges) et pour les individus (fluidité des transports comme condition d'accès à l'emploi et comme vecteur d'inclusion sociale).

Toute la question est de déterminer comment répondre à ce défi. Pour certains la priorité est de continuer à investir dans les infrastructures (rail, route...) pour soutenir les échanges économiques mais aussi « *parce que, à long terme, le coût de l'inaction pourrait être supérieur à celui de l'action* ». Pour d'autres, sans exclure totalement la voie des investissements nouveaux, la priorité est plutôt de mettre l'accent sur l'optimisation des infrastructures existantes principalement du fait de la raréfaction des ressources financières.

En outre des transports plus fluides supposent qu'on prépare l'avenir dès aujourd'hui et qu'on améliore non seulement les connexions physiques entre les modes mais aussi les connexions en termes d'exploitation en s'appuyant sur les nouvelles technologies au service des transports : à ce titre la billettique, l'information multimodale et le service à l'usager ont été au cœur des débats.

Pour conclure, « *le siècle passé fut celui de la voiture, le prochain sera celui de l'intermodalité et des transports intelligents* », d'où des enjeux nouveaux notamment en termes de gouvernance (système multi-acteurs), d'ouverture-partage-protection des données, de financement et de nouveaux comportements de mobilité.

■ *Contact :* ***Certu*** *-* ***Daniele.Vulliet@developpement-durable.gouv.fr***

■ *Pour en savoir plus :* ***www.internationaltransportforum.org***

La formation continue de l'École des Ponts ParisTech

Cycle Gares - Module 3 : les gares au centre de l'attractivité urbaine, du 11 au 12 juin.

Cycle Élaboration et conduite d'une politique globale de transports collectifs urbains et périurbains - Module 4 : le concept BHNS ; palette de solutions, conditions du choix et de mise en œuvre, du 12 au 14 juin.

Concevoir la modélisation des déplacements, du 18 au 20 juin.

Cycle Élaboration et conduite d'une politique globale de transports collectifs urbains et périurbains - Module 2 : le budget transport en période de crise ; comment redéployer et réorganiser les offres ?, les 19 et 20 juin à NANTES.

Partage de l'espace public et aménagements associés aux transports en commun : tramways et BHNS, du 19 au 22 juin à NANTES.

Élaborer et mettre en œuvre un contrat de transport public (de voyageurs) à la lumière de l'actualité récente : contenu, passation, exécution, du 25 au 27 juin.

La signalisation verticale : actualité réglementaire et mise en application, les 26 et 27 juin à TOULOUSE.

Les équipements ferroviaires : fonctions, contraintes et mise en œuvre, les 27 et 28 juin **et analyse détaillée d'un projet**, le 29 juin.

Cycle Routes et rues intelligentes - Module 2 : pour une gestion et une exploitation « intelligentes » de la route, les 28 et 29 juin.

Cycle Gares - Module 1 : exploitation de la gare : régulation, gouvernance et évolutions, les 2 et 3 juillet.

À noter :
Journée d'étude « Signalisation routière » : 5e et 9e parties de l'IISR (Instruction Interministérielle sur la Sécurité Routière) : les nouveautés, les différents textes réglementaires, leur hiérarchie, ce qui change, leur impact pour les différents acteurs, le 25 septembre.

■ *Contact : **ENPC** - Louisa Belkalem 01 44 58 27 13 - **louisa.belkalem@mail.enpc.fr***

APPEL À COMMUNICATIONS
CONGRES ATEC-ITS France 2013

ATEC ITS France organise son 40e congrès International à l'espace Champerret-Paris, les 30 et 31 janvier 2013.

L'association vous invite à participer prochainement à cette manifestation en communiquant sur le thème :
« Mobilité et Transports : évolutions majeures et perspectives d'avenir ».

■ *Date limite de réception des propositions de communication : **29 juin 2012***
*Appel à communications et fiche de proposition de communication à télécharger sur le site **www.atec-itsfrance.net***

Formations CNFPT La Rochelle

Nouvelles pratiques de mobilité, du 26 au 29 juin à Chambéry.

Cheminements et stationnement aux abords des établissements scolaires, du 2 au 4 juillet à Chatellerault.

Stationnement : aménagement de l'espace public, du 10 au 12 septembre à La Rochelle.

Élaboration et suivi des conventions portuaires, du 17 au 20 septembre à Bordeaux.

Élaboration et suivi des conventions aéroportuaires, du 24 au 27 septembre à Montpellier.

Allotissement, mixité de gestion et performance économique des réseaux de transport, du 24 au 26 septembre à La Rochelle.

Les DSP en mobilité et transport : initiation, du 24 au 26 septembre à La Rochelle.

Les DSP en mobilité et transport : approfondissement, du 27 au 28 septembre à La Rochelle.

Susciter et accompagner les PDE, du 15 au 18 octobre à La Rochelle.

Covoiturage : évaluation des dispositifs, du 10 au 12 décembre à La Rochelle.

■ *Contact : **CNFPT La Rochelle** - Sandrine Outreman 05 46 50 53 52 - sandrine.outreman@cnfpt.fr*

Enquêtes en cours

Transports Collectifs Urbains (TCU) de province et Transports Collectifs Départementaux (TCD)

Les enquêtes « TCU » et « TCD » constituent les sources principales de données sur les transports collectifs de province et sont à l'origine de deux annuaires statistiques annuels (à paraître fin 2012).

L'enquête partenariale sur les transports collectifs urbains (TCU) regroupe le ministère de l'Écologie (DGITM et Certu), le Groupement des Autorités Responsables de Transport (Gart) et l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTP). Elle est menée en collaboration avec les Centres d'Études Techniques de l'Équipement (Cete).
Les autorités organisatrices de transports urbains et leurs exploitants des réseaux de province ont jusqu'au **29 juin 2012** pour saisir les données 2011 sur Internet (accès restreint) : **https://enquetetcu.fr**

■ *Contact **Certu** sur **TCU** : blandine.gibier@developpement-durable.gouv.fr*

L'enquête sur les transports collectifs départementaux (TCD) récolte les données de transports auprès de 92 conseils généraux. Également partenariale, cette enquête regroupe le ministère de l'Écologie (DGITM et Certu), le Groupement des Autorités Responsables de Transport (Gart), l'Assemblée des Départements de France (ADF), l'Association Nationale pour les Transports Éducatifs de l'Enseignement Public (ANATEEP) et la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV), nouveau partenaire de l'enquête. Elle est menée en collaboration avec les Centres d'Études Techniques de l'Équipement (Cete).
Les conseils généraux ont jusqu'au 29 juin 2012 pour saisir les données 2011 sur Internet (accès restreint) : **https://enquetetcd.fr**

■ *Contact **Certu** sur **TCD** : Nor-Eddine.Darouache@developpement-durable.gouv.fr*

Derniers annuaires parus en mars 2012 :

Transports collectifs urbains (TCU) 2011 - Évolution 2005-2010 (cédérom – 40 €)

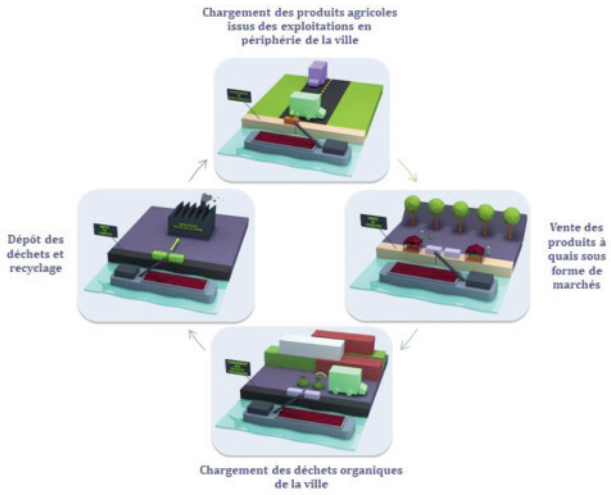
Transports collectifs départementaux (TCD) 2010-2011 - Évolution 2005-2010 (cédérom - 40 €)

■ *Pour commander : www.certu-catalogue.fr ou Certu - Bureau des ventes bventes.certu@developpement-durable.gouv.fr*

« Quand les métropoles se passeront du pétrole »

Le Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement (CAUE) du Rhône a lancé un appel à idées pour explorer des visions de la métropole Lyon–Saint-Étienne dans un contexte de raréfaction voire de disparition des ressources fossiles. Ouvert à l'ensemble des étudiants de cycle supérieur, l'appel à idée « Quand les métropoles se passeront du pétrole » a permis à 25 groupes d'étudiants de disciplines diverses (urbanisme, géographie, architecture, ingénierie de l'aménagement...) d'apporter des réponses originales à partir d'un véritable exercice de prospective.
Les quatre projets lauréats ainsi que l'ensemble des contributions sont exposés au CAUE du Rhône du 11 mai au 30 juin 2012. Les transports, tant de marchandises que de personnes, ont été une thématique forte des projets comme en témoigne le prix spécial du jury.

« La criée lyonnaise » Prix spécial du jury


Chargement des produits agricoles issus des exploitations en périphérie de la ville
Dépôt des déchets et recyclage
Vente des produits à quais sous forme de marchés
Chargement des déchets organiques de la ville

L'idée d'une « Criée Lyonnaise », proposée par des élèves de l'École nationale des travaux publics de l'État (ENTPE) et de l'Institut d'urbanisme de Lyon (IUL) repose sur un nouveau système de collecte et de distribution des produits frais alimentaires au sein de la métropole lyonnaise par la mise en place de péniches-marchés.
En premier lieu, il s'agit de répondre à la raréfaction des ressources énergétiques et à la hausse du coût des combustibles fossiles. Mais le projet vise également à répondre au changement des modes de consommation de la population des centres-villes qui se tourne de plus en plus vers les produits frais des marchés locaux.

Le projet propose de recourir à des péniches de type « Freycinet », mode de transport qui génère un gain de 0,5 tonne équivalent pétrole par tonne de marchandises transportées en comparaison avec la consommation d'un camion pour un même parcours (éco-calculateur de Voie Navigable de France-VNF). Ces péniches approvisionnent la ville en produits alimentaires frais issus des exploitations proches de la métropole lyonnaise et les distribuent à quais sous forme de marchés.

Au retour, le projet envisage le transport par les péniches d'une partie des déchets organiques de la ville vers les zones périphériques afin d'être recyclés en biogaz ou en compost et réutilisés en tant que carburant pour la rotation des péniches ou engrais pour les terres agricoles. Ce projet propose une étude de faisabilité poussée qui vise un cycle de rotation des péniches auto-alimenté, indépendant du pétrole et des énergies fossiles.

■ *Contact :* ***Certu*** *-* *benoit.ronez@developpement-durable.gouv.fr* ***ENTPE*** *- Tahnee Regent -* *tahnee.regent@entpe.fr*
■ *Pour en savoir plus :* *http://www.caue69.fr/modules/news/article.php?storyid=285*

Mulhouse : payer son stationnement par SMS

Depuis le 15 mars 2012, Mulhouse a mis en place un nouveau système de paiement du stationnement par SMS. Ce système, proposé avec SFR, est accessible aux abonnés SFR, Bouygues et Orange. Il concerne 2 700 places de stationnement payant de courte durée (2 heures maximum) situées dans les rues autour de l'hyper-centre.

Fonctionnement : selon la durée prévue de stationnement (1 ou 2 heures), l'automobiliste envoie un SMS (sans coût supplémentaire) à un numéro de téléphone dédié. Lors de la première utilisation, il renseigne les chiffres de son immatriculation et n'aura plus qu'à confirmer les données lors des utilisations suivantes du service. Un SMS de confirmation lui est envoyé en retour, reprécisant l'immatriculation de la voiture, la durée, l'heure de fin et le montant du stationnement. 10 minutes avant l'expiration du délai de stationnement, un SMS d'alerte est envoyé à l'automobiliste qui peut prolonger son stationnement d'une heure maximum via SMS. Le montant du stationnement est débité sur la facture mobile de l'utilisateur ou sur sa carte prépayée de téléphonie.

Le contrôle des stationnements est opéré par les agents municipaux qui sont équipés d'un smartphone, et peuvent connaître l'heure d'expiration du stationnement après saisie de la plaque d'immatriculation et ainsi contrôler la validité du stationnement. Ce système inédit en France est déjà utilisé avec succès en Allemagne, Autriche, Bulgarie et Serbie.

■ *Contact :* ***Certu*** *- Véronique Paput -* *veronique.Paput@developpement-durable.gouv.fr*

Actualités Prospective

« Trajectoires 2020 -2050, vers une économie sobre en carbone »

Comment réduire les émissions de gaz à effet de serre avec des impacts positifs sur la croissance économique et l'emploi ? C'est cette question que, dans le précédent gouvernement, la Ministre en charge de l'écologie a posé au comité présidé par Christian de Perthuis (économiste, membre du Conseil Économique pour le Développement Durable), composé de représentants des entreprises, de syndicats, d'organisations non gouvernementales, de ministères concernés ainsi que de différents experts. En réponse, le comité a produit en novembre 2011 le rapport « *Trajectoires 2020 -2050, vers une économie sobre en carbone* ».

Après un état des lieux des **objectifs climatiques que se sont fixés différents pays européens** et des **leviers et stratégies industrielles** utilisés, les auteurs rappellent que :
1- L'union européenne s'est engagée au **facteur 5**, c'est-à-dire à réduire d'au moins 80 % ses émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050.
2- **Le facteur 4 français** (qui vise à réduire les émissions françaises de 75 % entre 1990 et 2050) **est jugé « compatible » avec le facteur 5 européen**, « *grâce aux plus faibles émissions par tête en France* », du fait de **l'origine nucléaire** d'une part importante de la production d'électricité.
3- D'après la feuille de route de la Commission européenne « *A roadmap for moving to a low carbon economy in 2050* » publiée en 2011, **la trajectoire la plus intéressante vers le facteur 5 européen** en terme de coûts d'investissements, de coûts des technologies et du progrès technique, serait **une cible de – 25 % en 2020 et – 40 % en 2030**. Elle est appelée « trajectoire coût-efficace ». Elle nécessite **un effort national supplémentaire** de la part de chaque pays européen, par rapport aux engagements européens à 2020.
4- Le comité a identifié les **conditions favorables à un éventuel effort supplémentaire** de ce type, en France. Citons par exemple l'élargissement de la tarification du CO_2 énergétique aux secteurs non couverts par le système communautaire des quotas. L'utilisation des fonds ainsi obtenus pourrait en particulier **favoriser la croissance et l'emploi à court et moyen terme**.
5- Pour suivre cette trajectoire, la feuille de route européenne préconise de ventiler les efforts par **grands secteurs économiques** (transports, industrie, bâtiments, agriculture...), qui doivent être mis à contribution dans des **proportions et des rythmes qui leur sont spécifiques**. Ainsi par exemple, pour les transports, compte tenu du poids de la mobilité dans nos modes de vie et dans notre système économique, les évolutions dans ce secteur apparaissent contraintes à court terme. Par conséquent, **la contribution des transports doit être faible jusqu'en 2030 et s'accélérer ensuite, pour viser une réduction de 65 %** des émissions en 2050.
6- Cette trajectoire européenne est similaire à celle préconisée pour la France par le comité, qui suppose, en 2050 :
– **une transformation assez profonde des technologies utilisées :** pénétration des véhicules électriques à 50 %, baisse de la consommation des autres véhicules (proche de 2 L / 100 km), dont 40 % du carburant serait issu de la biomasse ;
– **une modification de nos habitudes de mobilité :** complémentarité des modes, intensification des modes doux en milieu urbain, voiture personnelle remplacée par la voiture partagée, mais aussi restriction de la circulation automobile dans les grandes agglomérations, taxe poids-lourds, amélioration de la qualité de service des transports en commun et du fret non routier,...

Un rapport qui a le mérite d'analyser, secteur par secteur, les trajectoires optimales pour éviter le dérèglement climatique sans nécessairement nuire à la croissance économique.

■ *Rapport téléchargeable sur :* ***www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/114000655/index.shtml***

■ *Contact :* ***Certu*** *- Virginie Lasserre -* ***Virginie.Lasserre@developpement-durable.gouv.fr***

« Circuler - Quand nos mouvements façonnent les villes »

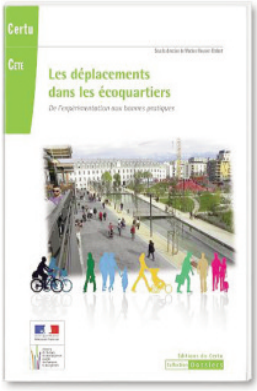
Exposition présentée jusqu'au 26 août 2012 à Paris – Cité de l'architecture et du patrimoine.

■ *En savoir plus :* ***www.citechaillot.fr/fr/expositions/expositions_temporaires***

Les déplacements dans les écoquartiers

De l'expérimentation aux bonnes pratiques

Ouvrage (188 pages) publié par le Certu dans la collection « Dossiers »



La mise en œuvre des lois du Grenelle de l'environnement incite à un développement des territoires qui privilégient les déplacements de courtes distances. Afin de diminuer la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre, elles préconisent le développement des transports collectifs et des modes doux, comme alternatives à l'usage de la voiture, en lien avec la densité urbaine.
Dans ce contexte, les démarches d'écoquartier sont par essence même des lieux d'expérimentation qui peuvent fédérer l'ensemble de ces actions, en particulier celles qui traitent des flux de personnes ou de marchandises à l'intérieur même des quartiers mais aussi dans leur connexion avec les quartiers voisins et l'ensemble des agglomérations.
Où en est-on aujourd'hui, dans ces quartiers, de cette prise en compte de la mobilité urbaine et des déplacements ? C'est ce que le Certu a souhaité analyser dans l'ouvrage à partir d'une douzaine d'expériences. Même si l'on dispose de peu de recul, la plupart des quartiers n'étant pas encore réalisés, on constate, néanmoins, une bonne prise en compte des modes alternatifs à la voiture particulière dans l'ensemble des projets. Les mesures visent souvent à développer l'usage des transports collectifs, de la marche ou du vélo, voire des nouveaux services à la mobilité, comme la location de vélo, l'autopartage...

■ *Pour commander : www.certu-catalogue.fr ou* ***Certu*** *- Bureau des ventes 04 72 74 59 59 bventes.certu@developpement-durable.gouv.fr - 45 €*

NB : une plaquette de synthèse de l'ouvrage en 16 pages est disponible en téléchargement gratuit sur www.certu-catalogue.fr

---

Des propositions innovantes pour optimiser les réseaux de tramway

Fiche publiée par le Certu dans la série Mobilités et transports – Le point sur N° 24

Les appels à projets TCSP lancés en 2008 et 2010 par le Ministère du Développement Durable ont permis de mettre en lumière les nouvelles stratégies des collectivités locales quant à leur réseau de tramway. En effet, pour gérer le paradoxe entre des contraintes financières de plus en plus fortes et un usage croissant des transports collectifs, elles n'ont d'autres choix que de **trouver des solutions innovantes et originales de développement de l'offre**.

Leurs projets pour les réseaux de tramway s'inspirent des principes d'organisations déclinés soit dans des villes étrangères, soit habituellement mis en œuvre sur les lignes de bus. Ainsi, sur des systèmes que l'on estimait auparavant rigides, les collectivités locales vont ingénieusement mettre en œuvre des **offres plus souples et plus adaptées à la variété des territoires** : terminus partiels, mutualisation des infrastructures, maillage moins radial... qui ont pour objectif d'**augmenter les fréquences dans les zones les plus denses, de désengorger les points d'échanges et d'améliorer la couverture territoriale des réseaux**. Mais ces mesures sont complexes à mettre en œuvre et nécessitent une gestion précise des lignes et des horaires.

Le succès de ces innovations dépendra donc de la performance des systèmes d'exploitation mais aussi des mesures parallèles mises en œuvre pour les accompagner telles que :
- des **systèmes d'informations fiables pour les voyageurs** ;
- une restructuration des réseaux secondaires de bus, qui ne sont plus dédiés au rabattement sur les réseaux structurants mais participent pleinement à la **desserte globale maillée et hiérarchisée des territoires** ;
- la **prise en compte des modes actifs (marche et vélo)** dans une approche globale de la mobilité urbaine.

■ *Contacts :* ***Certu*** *- Isabelle Tréve - Thomas et Cécile Clément - Werny isabelle.treve@developpement-durable.gouv.fr et cecile.clement@developpement-durable.gouv.fr*
Fiche en téléchargement gratuit sur : www.certu-catalogue.fr

Stationnement des vélos dans les immeubles d'habitation et de bureaux

Ouvrage (52 pages) publié par la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette)

À compter du 1er janvier 2012, l'obligation de concevoir des espaces de stationnement dédiés aux vélos s'est étendu à tous les permis de construire de bâtiments neufs à usage principal d'habitation ou de bureau. À compter du 1er janvier 2015, les propriétaires et locataires de locaux à usage tertiaire auront trois ans pour préparer la mise en conformité de tous les bâtiments à usage principal de bureaux existants. Ce guide rédigé par la FUB, est destiné à tout professionnel de l'immobilier, maître d'ouvrage, maître d'œuvre, architecte, promoteur, constructeur, bailleur social ou privé qui se trouve confronté au respect de ces obligations nouvelles.

■ *Bon de commande téléchargeable sur : www.fubicy.org - Prix FUB : 15 € l'un, 12 € à partir de 2*

25 juin 2012

Organiser et optimiser les déplacements des salariés, étudiants, scolaires

Journée organisée à Paris par le réseau d'acteurs Pro'mobilité.

■ *En savoir plus :*
http://www.promobilite.fr/accueil/forum-ecomobilites/

26 juin 2012

L'impact des choix résidentiels et des mobilités pendulaires sur les coûts de l'urbanisation

Colloque organisé par la Région Rhône-Alpes dans le cadre du projet européen MORECO. Cette journée permettra d'aborder la problématique d'étalement urbain en France et en Europe.

■ *Contact : Région Rhône-Alpes*
Marion Allard 04 26 73 52 46
mallard@rhonealpes.fr

26 juin 2012

Journée Scientifique du Pôle LUTB (Lyon Urban Truck & Bus) organisée à l'ENTPE de Vaulx-en-Velin (69)

Différentes conférences et *think tanks* porteront notamment sur « les outils de la mobilité », « l'attractivité et l'acceptabilité », « la modélisation et la gestion de la mobilité »...

■ *Contact : Isabelle Riviere - Cazaux*
riviere@lyon.cci.fr
■ *En savoir plus : http://lutb.fr/*

28 juin 2012

Espace public sous l'angle des cheminements et itinéraires pédestres

Journée organisée à Lille par le Cete Nord-Picardie dans la continuité des journées VAT en région.

■ *Contact : Cete Nord-Picardie*
odile.vidal-sagnier@developpement-durable.gouv.fr

11 septembre 2012

Vélos en libre service, où en est-on ?

Colloque organisé à Strasbourg par la Ville de Strasbourg, en partenariat avec le Certu, le Cete de Lyon et le Club des Villes et Territoires Cyclables.

■ *Contact : CUS Jean-Luc Marchal*
jean-luc.marchal@strasbourg.eu

20 septembre 2012

Mobilités et mutations des territoitres

Journée RSTT organisée à Dijon par le Certu et le CNFPT en partenariat avec l'AITF.

■ *Contact : Certu - Thomas Vidal*
thomas.vidal@developpement-durable.gouv.fr

27 et 28 septembre 2012

16es Rencontres des Départements & Régions cyclables

Congrès organisé à Nantes par les Départements & Régions cyclables et le Conseil général de Loire-Atlantique.

■ *En savoir plus :*
www.departements-cyclables.org

4 octobre 2012

Nouveaux services à la mobilité (NSM)

3e édition de la journée d'étude nationale organisée à Tours par le Certu, l'Ademe, le CNFPT et le Gart.

■ *Contact : Certu - Muriel Mariotto*
muriel.mariotto@developpement-durable.gouv.fr

26 octobre 2012

Environnement urbain, déplacements et santé

4e séminaire des rencontres nationales DUE (Déplacements – Urbanisme – Environnement) organisé à Lyon par le Certu, en partenariat avec le CNFPT.

■ *Contact : Certu*
Martine Meunier-Chabert
martine.meunier-chabert@developpement-durable.gouv.fr

6 et 7 novembre 2012

Approches comparatives européennes sur le transport et la mobilité urbaine

Journées organisées à Strasbourg dans le cadre du partenariat Certu / CNFPT.

■ *Contact : CNFPT*
pierrehenri.emangard@cnfpt.fr

Pour vous abonner à Transflash (version électronique exclusivement), il suffit de remplir le formulaire d'inscription sur :
www.certu-liste.com

Rédacteur en chef

Danièle VULLIET
CERTU
04 72 74 58 28
daniele.vulliet@developpement-durable.gouv.fr

Rédacteurs régionaux

Alsace - Champagne-Ardennes Lorraine
François BRUNEL
CETE de l'Est
03 87 20 45 19
francois.brunel@developpement-durable.gouv.fr

Aquitaine
Limousin
Midi-Pyrénées
Poitou-Charentes
Julien PHILIPOT
CETE du Sud-Ouest
05 62 25 93 60
julien.philipot@developpement-durable.gouv.fr

Auvergne - Bourgogne
Franche-Comté
Rhône-Alpes
Emmanuel PERRIN
CETE de Lyon
04 72 14 31 68
emmanuel.perrin@developpement-durable.gouv.fr

Bretagne
Pays de la Loire
Sandrine HOLUB
CETE de l'Ouest
02 40 12 84 56
sandrine.holub@developpement-durable.gouv.fr

Centre
Basse-Normandie
Haute-Normandie
Sylvie CROIZAT
CETE
Normandie Centre
02 35 68 81 17
sylvie.croizat@developpement-durable.gouv.fr

Corse – Languedoc-Roussillon
Provence-Alpes-Côte-d'Azur
Goran SITNICA
CETE Méditerranée
04 42 24 77 38
goran.sitnica@developpement-durable.gouv.fr

Nord-Pas-de-Calais – Picardie
CETE Nord-Picardie
Sylvie MATHON
03 20 49 63 52
sylvie.mathon@developpement-durable.gouv.fr

Contact : transflash@developpement-durable.gouv.fr

Directeur de la publication :
Jean-Louis HELARY
Directrice déléguée :
Patricia VARNAISON-REVOLLE
Équipe de rédaction :
Danièle VULLIET, Michelle SIMON

9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon cedex 06
Tél. 04 72 74 58 00
Fax : 04 72 74 59 20
www.certu.fr
(Mobilité et déplacements)
N° ISSN 2102-5835